

# Espaços Livres Públicos

## O Caso das Praças do Metrô de São Paulo

**Vladimir Bartalini**

*Professor Assistente MS-2, alocado no Grupo de Disciplina Paisagem e Ambiente do Departamento de Projetos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP (em afastamento).*

### **Resumo**

Estudo sobre o papel dos espaços públicos centrais nas correntes urbanísticas, desde o fim do século XIX e suas atuais possibilidades.

A praça pública ocupou um lugar de destaque no chamado urbanismo culturalista, perdendo sua importância, enquanto expressão de centralidade, a partir do urbanismo racionalista. Com ênfase nas questões de projeto, destacam-se os trabalhos de Sitte (1898), que define parâmetros de projeção; e de Zucker (1959), que chega a identificar os arquétipos espaciais das praças. As propostas contidas nestes trabalhos estão limitadas em sua realização prática, por partirem do pressuposto da unidade indissolúvel entre o espaço da praça e os edifícios que a conformam. Na ausência destas condições, os espaços livres, carentes de significado formal, não são considerados praças, ou são classificados como “praças amorfas”, segundo Zucker. Nesta categoria estaria incluída a grande maioria das praças existentes e projetadas, dadas as raras oportunidades que se oferecem hoje para um projeto idealmente integrado. A superação deste impasse pode ser conseguida em projetos que assumam as condições da realidade espacial do lugar em que se inserem, buscando a um só tempo uma consistência arquitetônica própria e a abertura para a descontrolada paisagem circundante.

*Dissertação de Mestrado “Praças do Metrô: Enredo, Produção, Cenário, Atores”. Jun. 1988. Orientador: Profa. Dra. Miranda Martinelli Mag-noli.*

### **Abstract**

This article is taken from a paper which discusses the aims and performance of open public spaces around subway stations in São Paulo.

It emphasizes the role of the public squares in urbanism from the end of 19 th century to nowadays.

It deals with the specific questions about open space design discussing the aesthetic considerations expressed by Camillo Sitte (1898) and Paul Zucker (1959) on this subject, and searching for new criteria for public squares design.

É de chamar a atenção a quantidade de logradouros públicos cadastrados como “praças” e destituídos de significados espaciais compatíveis com esta denominação.

Impressiona também a atual fragilidade destes espaços que já foram elementos de primeira grandeza no pensamento urbanístico. Em nossas cidades “praças” são construídas com a mesma facilidade com que são destruídas, o que vem atestar o nível de banalização a que foram reduzidos estes elementos.

Tomemos como exemplo a implantação das linhas norte-sul e leste-oeste do Metrô de São Paulo que, dentre as intervenções urbanas mais recentes foi uma das que acarretou maiores transformações nos espaços por ela afetados.

Uma das peculiaridades do Metrô de São Paulo, em suas implicações com a paisagem urbana, é a freqüente associação de suas estações com espaços livres públicos genericamente denominados “praças”.

A implantação das estações deu oportunidade ao surgimento de novas praças públicas e também ao desaparecimento ou transformação das já existentes.

As razões da ocorrência do binômio praça-estação podem ser buscadas, em alguns casos, na facilidade e economia decorrentes da implantação das estações em áreas públicas já existentes; em outros casos pode-se perceber intuito urbanístico e de promoção da imagem da Companhia do Metrô; e houve também sobras de áreas que viraram “praças” por não se prestarem a nenhum outro fim.

Em qualquer circunstância, mesmo quando houve intenção de se criar praças significativas e recursos suficientes para tanto, os resultados ficaram em geral muito distantes dos padrões que consagraram as praças, no passado, como espaços privilegiados por seu papel simbólico, por sua efetiva utilização, por sua concepção urbanística e arquitetônica.

A decadência constatada não pode ser simplesmente imputada a este ou àquele órgão público. Ela é sobretudo resultado dos processos que vêm alterando a forma de vida urbana e o próprio conceito de cidade.

As mudanças que vêm se processando acabam por conduzir o modo de vida urbano a outras direções alterando o significado de seus espaços e propondo outras formas de expressão de centralidade que não a praça. Henri Lefèbvre aponta o *centro de decisão* como a forma de centralidade típica de neocapitalismo, centralidade que pode dispensar o urbano por completo, como forma e como conteúdo. Juergen Habermas pergunta se o próprio conceito de cidade não está ultrapassado.

Apesar disto subsistem certos lugares em que o caráter urbano sobrevive, mesmo não sendo mais uma forma hegemônica. E assim como o conteúdo urbano perdura em certos espaços, a despeito das forças contrárias, também persistem algumas formas que o expressaram com propriedade. Até que ponto são formas anacrônicas?

De certo as praças não são mais, nem poderiam ser, a referência da cidade como um todo, mas podem perfeitamente ser referência espacial e simbólica para muitos bairros ou setores da cidade e acolher parte significativa da vida cotidiana. Mas para isto é preciso haver o mínimo de intencionalidade de modo a que venham a ser mais do que meros subprodutos de intervenções urbanas, sobras de áreas às quais se aplica um tratamento superficial qualquer.

Portanto, parece-nos oportuno trazer à tona algumas reflexões sobre o assunto.

As condições para a realização de praças públicas são hoje, em todos os sentidos, muito diversas das do passado. Interessa-nos aqui abordar especificamente os aspectos referentes às propostas urbanísticas, às características de localização e de forma que afetam os projetos destes espaços, iniciando por um apanhado geral das concepções referentes ao tema desde o final do século XIX e terminando pela análise de um projeto de elaboração e execução recentes – a praça da estação de Sants, em Barcelona – que, diante de condições bastantes desfavoráveis e ao mesmo tempo comuns nas cidades de hoje, dá respostas que contribuem para renovar a discussão sobre o projeto de espaços livres públicos em áreas centrais.

O espaço livre público central, mais especificamente a praça, já desempenhou um papel fortemente simbólico através de seus ancestrais – a ágora e o fórum – foi o foco da vida cotidiana e da Festa na Europa Medieval e tornou-se objeto privilegiado da “arte urbana” no barroco. Que papel foi reservado a este tipo de espaço público pelo pensamento urbanístico, quando os efeitos da industrialização incidiram sobre a cidade desfazendo antigas conformações, propondo novas questões ou mesmo ameaçando o urbano (valor de uso) de desaparecimento?

Camillo Sitte, expoente do chamado urbanismo culturalista <sup>1</sup> do fim do século XIX, procura em suas propostas recriar a atmosfera das cidades antigas enquanto lugares de concentração, movimento, realizações de múltiplas atividades, e busca recuperar o sentimento de pertinência do cidadão à sua cidade. O cenário próprio para o desenrolar de uma vida urbana como a idealizada por Sitte é buscado nos modelos do passado, pelo estudo da escala dos antigos espaços públicos, seu modo de inserção na malha urbana, reproduzindo a densidade espacial que sempre caracterizou os centros das cidades. Elege as praças e as ruas como formas diretoras do traçado urbano e como locais para a vida pública e para os espetáculos. Preconiza sua localização centralizada, reunindo os edifícios principais, enquanto os espaços verdes seriam distribuídos de modo homogêneo e afastados dos lugares mais movimentados. Rejeita a regularidade, a simetria (entendida como a semelhança de imagens em relação a um eixo principal), o apelo irrefletido à geometria. Valoriza as particularidades do lugar, explora as irregularidades, confere à cada praça um caráter próprio e único. Na obra “O planejamento das cidades de acordo com os princípios artísticos”, publicada em 1889, Sitte expõe suas recomendações para o projeto de praças, aprofundando-as ao nível das formas, dimensões e proporções, relações com os edifícios, monumentos e ruas circundantes. A praça deve ser um recinto fechado pela continuidade dos edifícios dispostos a sua volta e as ruas devem desembocar na praça de modo a não destruir este fechamento: “Hoje é norma fazer duas ruas se interceptarem em ângulo reto em cada canto de uma praça pública, provavelmente para abrir seus cantos e assim isolar o mais possível os blocos de edifícios entre si, impedindo qualquer efeito de continuidade e coerência. Justamente o contrário era feito no passado: se possível apenas uma rua desembocava em cada ponto; as bifurcações ocorriam fora do campo visual da praça”. Sobre as dimensões das praças observa: “Uma praça muito pequena não dá o devido efeito aos edifícios monumentais; por outro lado, uma praça muito grande é, certamente ainda pior pois mesmo os maiores edifícios parecem pequenos em relação a ela ... . De 190 a 470 pés (aproximadamente 63 a 155 m) é a dimensão média das maiores praças nas velhas cidades. De modo geral, quanto maior o espaço menor é o efeito dos seus edifícios e monumentos ....”.

Raymond Unwin, o construtor da primeira cidade jardim, baseou-se nos preceitos de Sitte para o projeto do núcleo central de Letchworth, embora tenha adotado algumas soluções (por exemplo, avenidas largas para comunicar praças entre si) que talvez não recebessem a aprovação do mestre. Entendia, ao contrário de Sitte, que a regularidade poderia produzir beleza: “... não podemos deduzir ... que a regularidade não vá produzir beleza, nem que seja antinatural para o homem realizar seu trabalho segundo traçados regulares”. No livro “A prática do urbanismo – uma introdução à arte de projetar cidades e bairros” publicada pela primeira vez em 1909, além de reafirmar as idéias de Sitte, apresenta suas próprias contribuições. Defende a formação de um centro principal e de centros secundários nas cidades a serem projetadas, com suas respectivas praças. Faz também recomendações urbanísticas específicas sobre as estações de estrada de ferro: “... na frente da estação deve haver um espaço livre ou praça para dar dignidade à entrada principal da cidade e para proporcionar espaço ao fluxo que ele reúne, e no tratamento deste lugar o pedestre deve ser considerado (...). Normalmente o lugar da estação não deve ser a praça central da cidade, mesmo onde a estação de trem fica próxima do verdadeiro centro da cidade, embora neste caso provavelmente a praça central não deva estar muito longe da estação e pode ser a ela conectada por amplas e importantes artérias ou avenidas”.

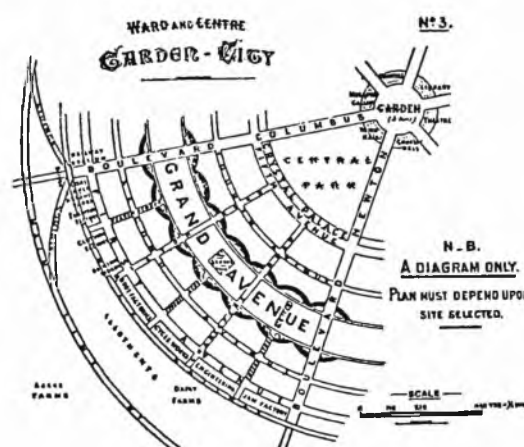
Ebenezer Howard, o idealizador das cidades jardins, ainda, que considerado culturalista pela defesa de limites precisos para as cidades, pela importância atribuída à dife-

(1) Françoise Choay distingue dois modelos principais de propostas urbanísticas que se opõem nos pressupostos e nos resultados: o culturalista e o progressista (também referido como urbanismo racionalista).

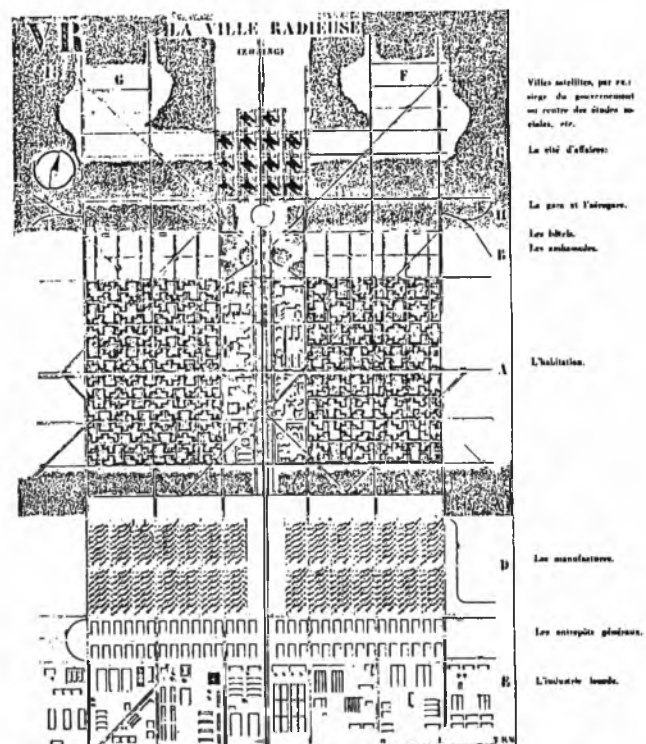
**Figura 1**  
Plano de Letchworth – Raymond Unwin.



**Figura 2**  
Diagrama da Cidade Jardim.  
Ebenezer Howard.



**Figura 3**  
Ville Radieuse – Le Corbusier.



renciação e pela prevalência dos valores culturais e comunitários sobre a noção material de cidade, não se apoiará em modelo do passado. Suas propostas têm uma dimensão utópica que ele se dedica a equacionar prevendo as condições para a compra do terreno para a cidade jardim, do financiamento do empreendimento e do seu gerenciamento futuro. Define o tamanho da população e estabelece as dimensões e a forma esquemática da cidade jardim e das partes que a compõem, particularmente a área central. Mesmo se tratando de um simples diagrama já é possível perceber que o caráter do centro público de Howard é bem distinto daquele que Sitte e Unwin adotaram para o centro das cidades. Howard propõe “seis magníficos passeios de 120 pés (aproximadamente 40 m) de largura, cada um deles dividindo a cidade em seis partes ou distritos iguais. No centro há um espaço circular, que cobre uns cinco acres e meio (aproximadamente – 22.000 m<sup>2</sup>) coberto por um formoso e bem regado jardim; rodeando este jardim estão os grandes edifícios públicos ... situados todos eles em terrenos espaçosos e independentes”.

Uma outra vertente do urbanismo, partindo de outras premissas <sup>2</sup> propõe modelos que rompem radicalmente com as formas e os usos dos espaços urbanos existentes ou concebidos até então. Convencidos de que uma nova era havia chegado e que as propostas de transformações urbanas não faziam face aos novos desafios e nem exploravam o fabuloso potencial técnico disponível, os urbanistas da chamada corrente progressista dedicaram-se a projetar a cidade do futuro. A “Ville Radieuse” de Le Corbusier, idealizada na década de 30, representa bem o pensamento dos arquitetos e urbanistas empenhados neste compromisso <sup>3</sup>. Num hipotético diálogo com os técnicos da Prefeitura de Paris, assim se exprime Le Corbusier: “... Demolir o centro. É o que nós propomos ... Os senhores concordam, então os senhores concordam! Não há outro jeito. Mas nós, nós o faremos por partes, racionalmente, com bom senso. Ali nós criaremos a “Ville Radieuse”. E ali, onde os senhores semeariam cenouras, nós propomos densidades de 3.200 habitantes por hectare na área central e de 1.000 na área residencial. Nós valorizamos formidavelmente o solo urbano”.

A idéia de centro se mantém mas seu significado e sua morfologia são totalmente diversos dos centros anteriores. A rua como espaço corredor para onde se abrem as casas, as lojas e onde circulam pedestres e veículos é eliminada: “As ruas não dão certo. As ruas são um conceito velho. As ruas não devem existir; é preciso criar qualquer coisa que substitua as ruas”.

As estações deixam de ter conteúdo simbólico e passam a ser consideradas como elementos estritamente funcionais: “(...) a cada 400 m os trens páram entre dois arranha-céus. A malha se interrompe ali; o espaço é ocupado por uma estação abrigo. Isto funciona”. E quando a estação central: “... não é um monumento. É um utensílio. Os monumentos estão em outros lugares”.

As praças como local de domínio do pedestre, espaço privilegiado para a manifestação da vida urbana, para o encontro ou o descanso, não têm mais sentido pois todo o solo é dedicado ao pedestre: “No plano de “Ville Radieuse” eu simplesmente propus entregar a totalidade do chão da cidade ao pedestre, a t-o-t-a-l-i-d-a-d-e do chão, como um campo raso. E desenhei as autopistas no ar, cinco metros acima do chão”.

Os arranha-céus da área central têm sua forma (em cruz) e sua altura (220 m) definidas. A circulação está estudada detalhadamente, com dez tipos de cruzamentos. Mas não há nenhuma referência às condições de localização ou desenho de uma possível praça. Não seria mesmo o caso; a “praça” pode estar em qualquer ponto do imenso plano dedicado aos pedestres.

O espaço livre público caracteristicamente urbano (espaço de contato, lugar de simultaneidade, diversidade e densidade de acontecimentos) entra num impasse enquanto objeto de estudo e propostas urbanísticas. De um lado o urbanismo progressista que lhe nega a materialidade específica, diluindo-o em grandes superfícies com muito verde, luz e ar ou segregando-o pela classificação radical das funções. De outro a alternativa culturalista proclamando o retorno às formas do passado como se magicamente, a partir das formas, a vida ressurgisse nas praças <sup>4</sup>.

(2) Os princípios que nortearam o “urbanismo progressista” estão sintetizados na Carta de Atenas.

(3) “Apesar das situações políticas e econômicas muito diversas, uma imagem análoga da cidade futura é extraída das pesquisas empreendidas quase simultaneamente, nos Países Baixos por J. P. Oud, G. Rietveld e C. Van Eesteren, na Alemanha pela Bauhaus de Gropius, na Rússia pelos construtivistas, na França por A. Ozénat e Le Corbusier”. CHOAY, F. *O Urbanismo*, op. cit.

(4) É necessário ressaltar que Sitte, mesmo proclamando a excelência do espaço urbano medieval, não deixa de lançar dúvidas sobre a “naturalidade artificial presente nas tentativas de inventar, planejar e construir as mesmas casualidades que a história produziu ao longo dos séculos”. SITTE, C. op.cit.



A hegemonia que o urbanismo racionalista exerceu, tanto na produção de idéias como nas realizações concretas até a década de 60, afastou de cena as discussões sobre os espaços livres públicos centrais ou subcentrais. O interesse pelo assunto voltará em decorrência de uma crítica mais abrangente que se fará aos modelos de urbanismo, já apoiada na avaliação das experiências efetuadas.

Em artigo publicado em 1960 na revista *Landscape*, Lewis Mumford observa que: "... a função social dos espaços livres na cidade é a de reunir as pessoas. As experiências de Unwin em Hampstead (Garden Suburb) em 1908 e de Wright e Stein em Radburn, em 1928, demonstraram que o contato entre as pessoas é favorecido quando os espaços públicos e privados são projetados simultaneamente. Infelizmente o congestionamento da cidade provocou uma reação que supervalorizou um ideal meramente quantitativo de espaços livres. "... Não devemos nos iludir com a amplitude espacial que se pode obter concentrando as famílias em edifícios de quinze ou vinte andares. Um espaço livre visual e genérico não significa um espaço livre adequado para recreação ou para jardins particulares, por exemplo".

A defesa dos espaços de contato, num ambiente com fortes conotações urbanas, por oposição aos espaços livres genéricos e indiferenciados, também será feita por Jane Jacobs no livro "Morte e vida das grandes cidades americanas", publicado em 1961. Associa o êxito ou fracasso dos espaços livres públicos às características do ambiente urbano em que se inserem e ao modo como se inserem neste ambiente.

Para argumentar que os espaços livres não são valores em si, mas altamente dependentes dos contextos, toma como exemplo as diferenças que resultaram em cada uma das quatro praças (ou parques de bairro) do plano de William Penn para Philadelphia, em fins do século XVII. Eram quatro espaços originalmente iguais em termos de destinação e equivalentes enquanto localização, situados simetricamente em relação aos eixos organizadores do plano. Uma das praças, a Rittenhouse Square, tornou-se o centro de um conjunto de bairros diversificados, é animada durante o dia todo por diferentes tipos de usuários: crianças, donas-de-casa, trabalhadores, estudantes, que a freqüentam em função de seus ritmos cotidianos. Já a Franklin Square, com dimensões e formato iguais aos de Rittenhouse, por estar situada num setor menos dinâmico da cidade atrai usuários "pobres e esqueléticos", é uma praça sem vida. Menos feliz ainda foi a sorte da Washington Square situada numa zona especializada em agências de despacho, companhias de seguro, publicidade e oficinas: transformou-se um local de criminalidade, evitado mesmo na hora do almoço pelos empregados das oficinas próximas. Por fim a quarta praça de William Penn ficou reduzida a uma rotatória de tráfego, a Logans Circle, num setor da cidade caracterizado pela concentração de "centros culturais". Jacobs conclui que a diversidade da estrutura urbana das imediações é condição indispensável para a animação das praças.

O urbano como lugar do encontro, da simultaneidade, como "teatro espontâneo" é também reabilitado por Henri Lefebvre em "O Direito à Cidade" escrito em 1967. O modo de vida urbano é esboçado como uma utopia (porém vinculada ao real e ao possível) que tem seu próprio tipo de centralidade: a centralidade lúdica<sup>5</sup> que, por sua vez, não se vincula a nenhuma estrutura fixa; a nenhum espaço estável.

† Ainda que não submetido à fixação no espaço persiste em Lefebvre a idéia de centro urbano: "o centro urbano traz, para as pessoas da cidade, o movimento, o imprevisto, o possível e os encontros". Não se deve tentar transpor a centralidade enunciada por Lefebvre a este ou àquele tipo de espaço público. Seria uma redução empobrecedora, antes mesmo impossível de ser feita, pois o enfoque de Lefebvre é prospectivo e não operativo. No entanto ela não descarta a necessidade de "projetos urbanísticos bem desenvolvidos, compreendendo 'modelos', formas de espaços e de tempos urbanos (vinculados) a um programa político de reforma urbana" e, portanto, da formulação concreta dos espaços destes projetos. Não se deteve porém (o que é muito compreensível pela abordagem que se propôs) na consideração das qualidades materiais destes espaços. O máximo que sugere como contornos da nova situação proposta é se imaginar "a inversão da situação atual", inversão esta que não reconduz certamente a um racio-

(5) A centralidade lúdica não deve ser confundida com centro de lazeres. O lúdico é entendido por Lefebvre como a possibilidade de apropriação da "obra urbana": "A centralidade lúdica tem suas implicações: restituir o sentido da obra trazido pela arte e pela filosofia – dar ao tempo prioridade sobre o espaço sem deixar de considerar que o tempo vem se inscrever e se escrever num espaço – por a apropriação ao clima do domínio". LEFEBVRE, H., op. cit.

nalismo elementar (isto parece bem claro quando afirma que: “o espaço lúdico coexistiu e coexiste ainda com espaços de trocas e de circulação, com o espaço político, com o espaço cultural. Os projetos que perdem esses espaços qualitativos e diferenciados no seio de um ‘espaço social’ quantificado, regulado apenas por contagens e pela contabilidade, esses projetos se baseiam numa esquizofrenia que se cobre com os véus do rigor da cientificidade, da racionalidade”) nem a um culturalismo primário (“o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana transformada, renovada”. E ainda, “Pôr a arte ao serviço do urbano não significa de modo algum enfeitar o espaço urbano com objetos de arte. Esta paródia do possível denuncia a si mesma como caricatural”).

A cidade ideal de Lefèbvre comportaria a “obsolescência do espaço: transformação acelerada das moradias, dos locais, dos espaços preparados. Seria a cidade efêmera, perpétua obra dos habitantes, eles mesmos móveis e mobilizados para/por essa obra”<sup>6</sup>.

De que modo estas considerações de Lefèbvre se situam nos limites do assunto aqui tratado? Em primeiro lugar pela afirmação de uma centralidade que se expressa no nível prático sensível em “locais de encontro e de trocas ... separados do valor de troca”. Seguramente não está se referindo a *shopping-centers*, freqüentemente mencionados como a versão mais recente do espaço público. Em segundo lugar a heterogeneidade e a simultaneidade como condições necessárias à realização do “teatro espontâneo”: o movimento, o imprevisto, o possível e os encontros. Estas condições têm ótimas possibilidades de realização nos espaços livres públicos urbanos (embora não exclusivamente neles) na medida em que permeiem funções urbanas diversificadas e estejam em estreito contato com elas. Em terceiro lugar a prevalência da obra sobre o produto e do tempo sobre o espaço. Ao projeto como *produto* acabado antepõe o processo (a cidade como “perpétua obra dos habitantes”).

Priorizando o processo (a dinâmica do tempo) e considerando a cidade como perpétua obra dos seus habitantes, reduz a importância do produto acabado (a inércia das formas do espaço) e pode levar ao questionamento do projeto com “direitos autorais”. No entanto o tempo sempre vem se realizar num espaço, mesmo que efêmero. E o espaço, mesmo que pensado para ser efêmero, tem sua concretude (pelo menos durante um certo tempo). A subordinação do espaço ao tempo significaria obrigatoriamente a obsolescência expressa do espaço? A flexibilidade do espaço deveria ser entendida de modo literal, levando à proposição de estruturas “desmontáveis”? Dar prioridade ao tempo também pode ser entendido no sentido de superar a rigidez dos espaços especializados, relacionados a um só tempo; no sentido de admitir que num mesmo espaço muitos tempos possam se realizar, não só sucessivamente, mas também simultaneamente. Os espaços (e entre eles os livres-públicos-coletivos-urbanos) deverão estar sempre disponíveis para serem apropriados em qualquer tempo. Para que isto aconteça, ao menos no referente aos espaços livres públicos aqui tratados, seriam necessárias algumas condições mínimas de ordem locacional, funcional e morfológica (além das condições relacionadas à prática social): acessibilidade fácil (imediata mesmo), diversidade de funções nos espaços contíguos, dimensões adequadas.

Que desenho terão estes espaços? Ainda que se considere a efemeridade do espaço e que o projeto deixe de ser atribuição exclusiva de especialistas, haverá um desenho para atender a determinados objetivos, expressar determinadas indicações que se materializam em formas organizadas, segundo uma linguagem erudita ou vernacular.

Uma abordagem direta desta questão é realizada por Paul Zucker no livro *Town and Square* (1959), num estudo aprofundado da morfologia das praças consideradas em sua totalidade tridimensional.

Zucker não se limita à descrição e à constatação dos tipos de praças no decorrer da História. Vai além ao sustentar que existem arquétipos tridimensionais de praças que se tornaram autônomos, isto é, desvinculados das motivações originais responsáveis pelo seu aparecimento e desenvolvimento. Assim é possível reencontrar a estrutura

(6) Numa pequena passagem Lefèbvre deixa entrever como a prática (o fazer a obra) pode veicular a poesia, usando os espaços livres como exemplo, o que vem muito a calhar: “Não esqueçamos que os jardins, os parques e paisagens fizeram parte da vida urbana tanto quanto as belas artes. E que a paisagem ao redor das cidades foi obra dessas cidades... Deixando a representação, o ornamento, a decoração, a arte pode se tornar *praxis* e poesias em escala social: a arte de viver na cidade como obra de arte”. LEFÈBVRE, H. op. cit.

especial da Ágora pós Hipodâmica em pleno século XIII nas fortificações francesas ou a organização axial do Fórum Imperial de Roma na seqüência de praças em Nancy, no século XVIII. Não que Zucker despreze as mudanças contínuas a que uma praça está sujeita em função de variáveis sócio-econômicas e estilísticas, mas observa que "diferenças morfológicas de sucessivos estilos são de menor importância. Eles se refletem mais nos edifícios lindeiros do que na forma intrínseca da praça propriamente dita".

São cinco os arquétipos considerados por Zucker:

1 – Praça fechada: é a concepção comum de praça como espaço complementamente cercado por edificações, apenas interrompido pelas ruas que lhe dão acesso. Neste tipo de praça os elementos básicos para a percepção visual do espaço são: a forma da planta (plano horizontal do piso, em geral uma figura geométrica regular), a relação entre as dimensões horizontais da planta e verticais dos edifícios que a envolvem, a continuidade construtiva e uma relativa homogeneidade tipológica das construções, elementos estes que conferem a este arquétipo a qualidade de um espaço em equilíbrio estático.

2 – Praça dominada: organizada em função de um elemento (ou grupo de elementos) que determina as principais relações espaciais. Este elemento dominante pode ser um edifício (igreja, teatro, estação ...), um objeto (uma fonte, um portal ...), um eixo (caso comum às praças associadas a pontes), ou mesmo uma paisagem (praça com um dos lados abertos para o horizonte como a Praça dos Três Poderes em Brasília, a Piazzetta em Veneza, a Praça do Comércio em Lisboa). Em qualquer caso, a praça dominada apresenta uma organização espacial dinâmica devida à atração exercida pelo elemento dominante sobre a percepção e o movimento do observador.

3 – Praça nuclear: a sensação espacial de praça é obtida pela presença de um núcleo (monumento, obelisco, fonte ...) "suficientemente forte para carregar o espaço em torno com uma tensão que confere unidade ao conjunto". Mesmo que os edifícios adjacentes tenham formas, dimensões e implantações variadas a unidade espacial é garantida pelo elemento nuclear.

Naturalmente o efeito do núcleo é limitado, restringindo-se portanto a praças relativamente pequenas, ou pelo menos, proporcionais no poder de atração do núcleo.

4 – Praças agrupadas: trata-se de seqüências de praças em que, não obstante cada uma ter sua própria individualidade, a noção de conjunto é garantida. Esta seqüência é composta por praças de diferentes formas e escalas, que se associam ou por intermédio de um eixo comum, ou de eixos ortogonais, ou por gravitarem em torno de um edifício dominante. Neste arquétipo, as dimensões relativas de cada praça e o modo pelo qual se dá a conexão entre elas desempenham um papel importante na percepção do conjunto.

5 – Praças amorfas: apesar de serem consideradas praças para efeito de cadastramento de logradouros públicos, são destituídas das qualidades espaciais que caracterizam os tipos anteriormente mencionados. A praça amorfa tem em geral planta com forma indefinida, ausência de unidade e desproporções de escala. Pode ocorrer de a planta apresentar forma geométrica regular e mesmo assim resultar um espaço amorfo, pelo fato das relações de proporção entre a praça e os edifícios circundantes serem inadequadas. Ainda pode acontecer o caso em que o possível efeito agregador de um elemento nuclear ser neutralizado pela excessiva disparidade entre os edifícios em torno da praça.

O maior interesse do trabalho de Zucker não está na classificação em si, mas em permitir a conclusão de que existem arquétipos de praças ou seja, unidades morfológicas autônomas, superando com esta constatação tanto as diferenças entre os modelos culturalista e progressista, como liberando o que se poderia chamar de arcabouço, ou estrutura espacial da praça, de variáveis estilísticas.

Os estudos morfológicos e morfométricos são contribuições efetivas para a análise formal e para o projeto das praças. Estão todos, no entanto, apoiados nos pressupostos de coerência arquitetônica dos edifícios que formam o arcabouço da praça, na defi-



nição precisa dos limites do espaço ou na valorização das qualidades de “fechamento” e de “escala” que daí decorrem. Todos implicam na vinculação estrutural praça-edifícios como condição para um bom resultado, condição comum nas cidades medievais e na produção urbanística até o século XVIII na Europa, talvez ainda desejável, mas com mínimas possibilidades de se realizar hoje.

Na mesma linha da unidade indissolúvel praça-edifício, e ainda neste período dos anos 60 e 70, situam-se as propostas de Bob Krier em seus projetos de Stuttgart.

Mas nas novas intervenções urbanas levadas a efeito em áreas de urbanização já consolidadas, esta unidade não se verifica.

Já não se pretende (ou não se pode pretender) formar o arcabouço da praça pelo controle da tipologia da arquitetura que a envolve.

Seja por questões de custo (intervir no espaço edificado é, de modo geral, mais caro de que intervir estritamente no espaço livre), seja porque a praça tenha deixado de ocupar o lugar prioritário na organização do espaço urbano, o fato é que construir, demolir ou reformar edifícios com o pretexto de formar o arcabouço adequado para uma praça, é uma possibilidade muito remota. No geral o arcabouço e mesmo o traçado viário já vêm dados e estão longe de oferecer condições satisfatórias. No entanto, as oportunidades de atuação nos espaços livres públicos não podem ficar na dependência de condições ideais. Neste sentido o exemplo recente de Barcelona apresenta um grande interesse.

A partir da revisão do Plano Geral Metropolitano de Barcelona (aprovado em 1976) foram projetadas cento e sessenta operações urbanas, em grande parte já realizadas. Estas realizações, que datam do início dos anos 80, foram efetuadas pela Área de Urbanismo e Obras Públicas de Barcelona, sob a coordenação de Oriol Bohigas, com a colaboração da Faculdade de Arquitetura e em sintonia com as expectativas da população diretamente atingidas pelas intervenções.

O interesse no caso de Barcelona está na intenção de atuar diretamente no espaço público visando “convertê-lo num equipamento de qualidade e num ponto gerador de transformações espontâneas”<sup>7</sup>. A revisão do Plano Geral Metropolitano se fez a partir de uma discussão, também bastante oportuna, enfocando dois assuntos importantes: um deles trata da oposição entre plano e projeto, o outro de “o conceito de cidade como um sistema ideal unitário e o conceito de cidade como soma conflitante de fragmentos reais”. O método adotado na revisão do Plano, propõe que se dê ao plano conteúdos projetuais, deixando de considerá-lo simplesmente como um plano geral distante das configurações concretas existentes ou por realizar. E opta claramente por “entender a cidade mais como uma soma de realidade do que como um modelo de sistematização e, portanto, de utopia regressiva”.

Coerentemente com os princípios assumidos procurar-se-á ver a cidade a partir do bairro e dar prioridades “às pequenas e cotidianas carências da realidade”. As prioridades foram estabelecidas segundo três critérios: 1) atendimento a bairros degradados; 2) intervenções em áreas que pudessem dar um retorno mais imediato aos investimentos; 3) atuação em espaços que tenham ou possam vir a ter uma importância simbólica coletiva. Vários espaços referentes a este último critério são trechos de ruas, praças e parques de pequenas dimensões em que não foi preciso lançar mão de desapropriações, nem investir grandes recursos. O exemplo mais conveniente é o da “Plaça dels Països Catalans” ou Praça da Estação de Sants<sup>8</sup>, a principal estação ferroviária de Barcelona e conectada ao Metrô, pela semelhança de condições com os espaços públicos associados às nossas estações de Metrô.

A área da praça era uma simples sobra do sistema viário, amorfa e sem qualquer previsão funcional. O espaço envoltório é indefinido, os edifícios são distantes, não têm coerência arquitetônica e mesmo o edifício da estação, que poderia de algum modo delimitar o espaço, está separado da área destinada à praça por um estacionamento ao ar livre que deveria ser mantido. Outra limitação agravante: a área da praça é a laje de cobertura da ferrovia, não permitindo – por não ter sido dimensionada para isto – a construção de edifícios nem a implantação de massas vegetais de porte. Apesar desta

(7) O projeto da Praça da Estação Sants é de autoria de Hélio Piñón, Albert Vilaplana e Enric Miralles. Relatos, análises e comentários sobre o projeto podem ser encontrados em BOHIGAS, Oriol. “Reconstrucció de Barcelona”, em “Spazio e Società”, nº 24, 1983 e em “The Architecture Review”, v. CLXXV, nº 1048, June 1984.

(8) Esta área corresponde à praça em frente à estação já executada. A área atrás da estação, com aproximadamente 8.000 m<sup>2</sup>, deve ter um tratamento similar à anterior, mas sua execução não entrou na primeira fase do programa.

*Foto 1*  
Praça da estação Sants  
Maquete



*Foto 2*  
Praça da estação Sants  
Relações com a paisagem circundante



*Foto 3*  
Praça da estação Sants  
Relações com a paisagem circundante



situação, caracterizada pela total ausência de intenção formal e funcional do espaço público (em parte devida à distância que os planos mantêm em relação aos projetos) ao se proceder à revisão do Plano Geral Metropolitano houve a sensibilidade suficiente para perceber a importância que este espaço, de aproximadamente 12.000 m<sup>2</sup> <sup>9</sup>, poderia ter como núcleo significativo de um novo centro urbano.

A praça da estação foi, portanto, concebida como espaço central, aberto à multiplicidade de usos e de tipos de usuários e possuidor de uma dimensão simbólica. O partido adotado não se baseou numa ambiciosa e pouco factível intervenção na “arquitetura” existente em torno da praça, nem na formação de um arcabouço próprio que garantisse um espaço livre com maior controle formal. Assumiu as condições da realidade espacial do lugar, buscou uma consistência arquitetônica própria e ao mesmo tempo aberta para a descontrolada paisagem existente. Para tanto foram utilizadas estruturas metálicas com cobertura translúcida que tomam as formas de um pólio, de marquises e de biombos.

Os elementos estruturadores do espaço da praça são o pólio (cobertura horizontal de 30 x 30 m sustentada por pilares de metal de 15 m de altura) e a marquise linear (um retângulo alongado de 10 m de largura por 100 m de comprimento, mais baixo que o pólio, e com amplas ondulações na cobertura). No estacionamento ao ar livre, entre a praça e a estação, as estruturas metálicas foram dispostas em forma de marquises inclinadas “para corrigir a pobreza de sua composição (da estação)” <sup>10</sup> desempenhando ao mesmo tempo o papel de elemento de ligação e de linha de partida para a composição espacial. Segundo Bohigas estes elementos – o pólio, a marquise de cobertura ondulada e as marquises inclinadas – “são um sistema tão potente que consegue reduzir o caos circundante a meras anedotas alheias à realidade da praça”. Um pequeno desnível de três degraus atravessa a praça longitudinalmente. O desenho do piso acompanha este eixo discreto formado pelo desnível, consistindo na marcação sutil de duas direções (perpendicular e paralela ao eixo) dadas pelo alinhamento de placas de granito. Sobre os dois planos que o desnível define, e dominados respectivamente pela marquise linear e o pólio, estão dispostos elementos que, embora complementares, são essenciais para a caracterização da praça: a parede com janela (enquadramento crítico da paisagem circundante?) no final da marquise, a série de repuxos d’água, o relógio, o traço sinuoso formado pelos bancos de madeira e pelas luminárias ligeiramente inclinadas, as linhas de esferas apoiadas sobre o piso, os biombos de estruturas metálicas para trepadeiras (único elemento vegetal utilizado) na transição para o Parque da Espanha Industrial, este contando com presença mais significativa de vegetação. A parcimônia e a precisão na disposição dos elementos permitem a alguns classificar este projeto como minimalista, enquanto outros os associam a algumas proposições do dadaísmo, na medida em que o potencial lúdico do espaço e a recusa em isolá-lo das interferências do contexto, liberando-o da redoma que envolve as obras de arte, realizam a proposta dadaísta de substituir a obra de arte pelo ato estético.

De qualquer modo, mais importante que as classificações são as possibilidades que as recentes intervenções em Barcelona e em particular o caso apresentado da Praça da Estação de Sants, abrem para o projeto dos espaços livres públicos tanto pela reafirmação e renovação dos seus conteúdos, como pela atualização das questões de linguagem e das relações morfológicas com o espaço envoltório.

Já se questionou e criticou em várias ocasiões a atuação do Metrô de São Paulo por ter exorbitado de suas funções ao criar praças junto às suas estações. Poderia ter se limitado à correta inserção dos acessos, sem maiores pretensões. A crítica é procedente apenas em parte. Não se deve deixar de considerar que as estações podem adquirir um significado mais abrangente, mais rico do que um mero ponto de parada num sistema de transporte, sobretudo em áreas pobres em referências espaciais. O espaço livre que lhes corresponde – a praça da estação – acaba por adquirir parte deste significado. É espaço de transição: transição física e transição de conteúdos. É espaço de fluxo mas é também espaço que introduz ao lugar.

(9) “O nó deste novo centro ocidental de Barcelona é a praça da estação, através da qual ressurgiu a boa tradição centralizadora dos terminais de trem, tão arraigada nas grandes cidades ... como nos pequenos povoados e nas capitais de província onde a estação continua sendo um ponto de encontro. Ao lado deste espaço seco e concentrador da Estação de Sants estão sendo construídos diversos parques, cuja vegetação se abrirá às microcircunstâncias dos bairros” BOHIGAS, Oriol. *Reconstrucció de Barcelona*. op. cit.

(10) Peter Buchanan em artigo na revista *The Architectural Review*, v. CLXXV, nº 1048, June 1984, afirma que a praça é “descomprometidamente minimalista e moderna”. Bohigas em *Reconstrucció de Barcelona* faz o seguinte comentário: “O desenho de cada elemento e a estrutura do espaço correspondem a uma elaboração inteligente de signos figurativos originados nas vanguardas. Sobre a retangularidade das marquises, da pérgula (marquise ondulada) e do pólio se articulam itinerários desconjuntados – as luminárias, os bancos, os repuxos – e todo um acúmulo de interferências gráficas através da transparência direcional das coberturas de metal ondulado, que permitem ler a composição segundo as chaves interpretativas de um certo setor da pintura moderna.... Seria exagerado – e injusto pelas desconsiderações cronológicas – dizer que a Praça da Estação de Sants é uma arquitetura Dada. No entanto não seria muito difícil encontrar nela referências a algumas afirmações dadaístas: a arte ‘amorfa’ que é unicamente gesto, a obra de arte como uma máquina de ‘funcionamento simbólico’, a renúncia às técnicas e aos materiais especificamente artísticos, o ato estético em substituição à obra de arte e, talvez, a afirmação do *readymade* diante do desenho industrial”.

Considere-se ainda que o Metrô, enquanto transporte rápido de massa, aumenta consideravelmente a acessibilidade dos lugares por ele servidos e, ao favorecer o lugar, possibilita a diversidade de usos e de usuários. O Metrô é também um equipamento ligado ao cotidiano das pessoas, ao lado prosaico de suas vidas. Todo este potencial – a presença diária, o envolvimento de um grande número de pessoas, a acessibilidade, a possibilidade de unir o heterogêneo e o simultâneo – merece ser aproveitado e expresso nos espaços livres públicos associados às estações. Estes podem vir a ser lugares em que se realizam tanto o cotidiano como a Festa (Lefèbvre), o mais permanente e o mais efêmero.

Acreditamos que estas observações justificam a valorização do conteúdo destes espaços, aspecto quase sempre negligenciado nos projetos e, no entanto, possível de ser atendido mesmo diante das condições mais limitadas em que se dá a produção dos espaços livres públicos hoje em dia.

### Referências Bibliográficas

- BARCELONA. Ajuntament de Barcelona. Àrea d'Urbanisme Obres Públiques. *Barcelona-Espais i Es-cultures (1982-1986)*. Barcelona, 1987.
- BOHIGAS, Oriol. *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62, 1985.
- . *Spazi per la gente. Spazio e Società*. nº 24, dez. 1983.
- BRUEGMANN, Robert. Two post modernist visions of urban design. *Landscape Architecture*, feb. 1982.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- DE CARLO, Giancarlo. La crisi della città e il caso di Barcelona. *Spazio e Società*, nº 24, dez. 1983.
- HOWARD, Ebenezer. *Garden cities of tomorrow*. London: Faber & Faber, 1946.
- JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Península, 1967.
- JEANNERET, Gris. *La Ville Radieuse*. Paris: Editons Vicent-Fréal, 1933, reimpression en 1964.
- KRIER, Rob. *El Espacio Urbano*. Proyectos de Stuttgart. Barcelona: Gili, 1981.
- LE CORBUSIER. *La ville radieuse*. Paris: Vincent Fréal, 1933.
- LEFÈBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
- MUNFORD, Lewis. The social function of open spaces. Berkeley, Califórnia: *Landscape*, v. 10, n. 2, 1960-1961.
- SITTE, Camillo. *City planning according to artistic principles*. New York: Rondon House, 1965.
- UNWIN, Raymond. *Town planning in practice: an introduction to the art of design, cities and suburbs*. London: Unwin, 1913.
- ZUCKER, Paul. *Town and square*. New York: Columbia University Press, 1959.